

선사의 수송량 기준으로 2004년 1월부터 10월까지 약 733만 TEU를 기록하여 전년동기에 비해 7.7% 증가했으며, 이 추세가 이어지면 연간 900만TEU에 달하고, 2005년에는 1,000만TEUmf 넘어설 것으로 전망되고 있다.

이에 따라 지난해 일본발은 4월과 7월, 10월에 각각 20피트 컨테이너 1개당 50달러의 운임인상을 단행, 연간 통산 150달러의 가격인상 계획을 연간 계약 하주를 제외한 금액베이스로 목표의 80% 이상을

달성했다.

지난해 아시아역내 운임회복은 지난 1995년 일본 한신 대지진 이후의 9년만에 이루어진 것이다.

아시아역내항로 협의협정(IADA)은 2005년의 운임인상 가이드라인(일본·한국·중국발 아시아전용은 4월과 9월에 각 20피트당 100 달러, 연간 통산 200 달러)을 발표했지만, 2년 연속으로 운임의 개선을 실현될 수 있을지 귀추가 주목되고 있다.

싱가포르 항만시설사용료 대폭 인하

일본도 항만경쟁력 위해 인하 추진

싱가포르 초동(Yeo Sheow Tong) 교통부장관은 항만경쟁력을 갖추기 위해, 2005년 항만시설사용료를 크게 삭감한다고 발표했다.

Lloyd's List에 따르면, 싱가포르는 선박수리를 위해 95일 이상 부두에 입거시 50%를 인하하고, 6개월동안 적어도 6번 기항하는 300톤(G/T)급 이상의 여객선은 20% 인하하는 한편, 환적기지로 사용하는 자동차전용선에도 동일하게 인하된 요율을 적용키로 했다.

싱가포르 교통부는 항만시설사용료의 개정으로 매년 4,000척 이상의 선박이 혜택을 누리고, 2,500만달러의 비용 절감효과가 예상된다고 밝혔다.

싱가포르항은 컨테이너 물동량은 홍콩에 이어 세계 2위이지만 선박 전체톤수를 기준으로 할 때 더 많은 물동량을 처리하고 있다.

한편, 동북아시아 항만들이 경쟁이 날로 치열한 양상을 보이고 있는 가운데 일본도 자국내 주요항만의 요금을 많게는 40% 낮추기로 했다.

일본 국토교통성은 일본보다 30-40% 낮은 부산

및 대만의 Kaohsiung의 Moporage와 Handling 요금에 맞추기를 희망하고 있다.

이렇게 항만비용이 낮아질 경우 NYK와 다른 일본의 선사들은 올해 12% 정도 성장할 것으로 기대되는 아시아지역 컨테이너 시장을 놓고 한진해운이나 Evergreen 등의 선사들과 경쟁할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

도쿄 소재 Sociate General Asset Management의 요시노 아키오는 이번 항만요금 인하로 해운주들의 상승이 기대된다고 전망했다.

일본 도쿄항의 경우 2003년 330만TEU를 처리했는데, 부산은 1,040만TEU, Kaohsiung은 880만TEU를 처리했다. 1999년에서 2003년 사이 부산의 컨테이너처리량은 63% 늘어난 반면, 도쿄의 처리량은 같은 기간중 22% 증가에 그쳤다.

도쿄만에서 선박이 정박하는 데 드는 비용은 FEU당 2만엔-3만엔 사이로 Kaohsiung보다 30%가 비싼데, 여기에는 적재, 하역, 터미널 사용료, 항비 등이 모두 포함되어 있다.